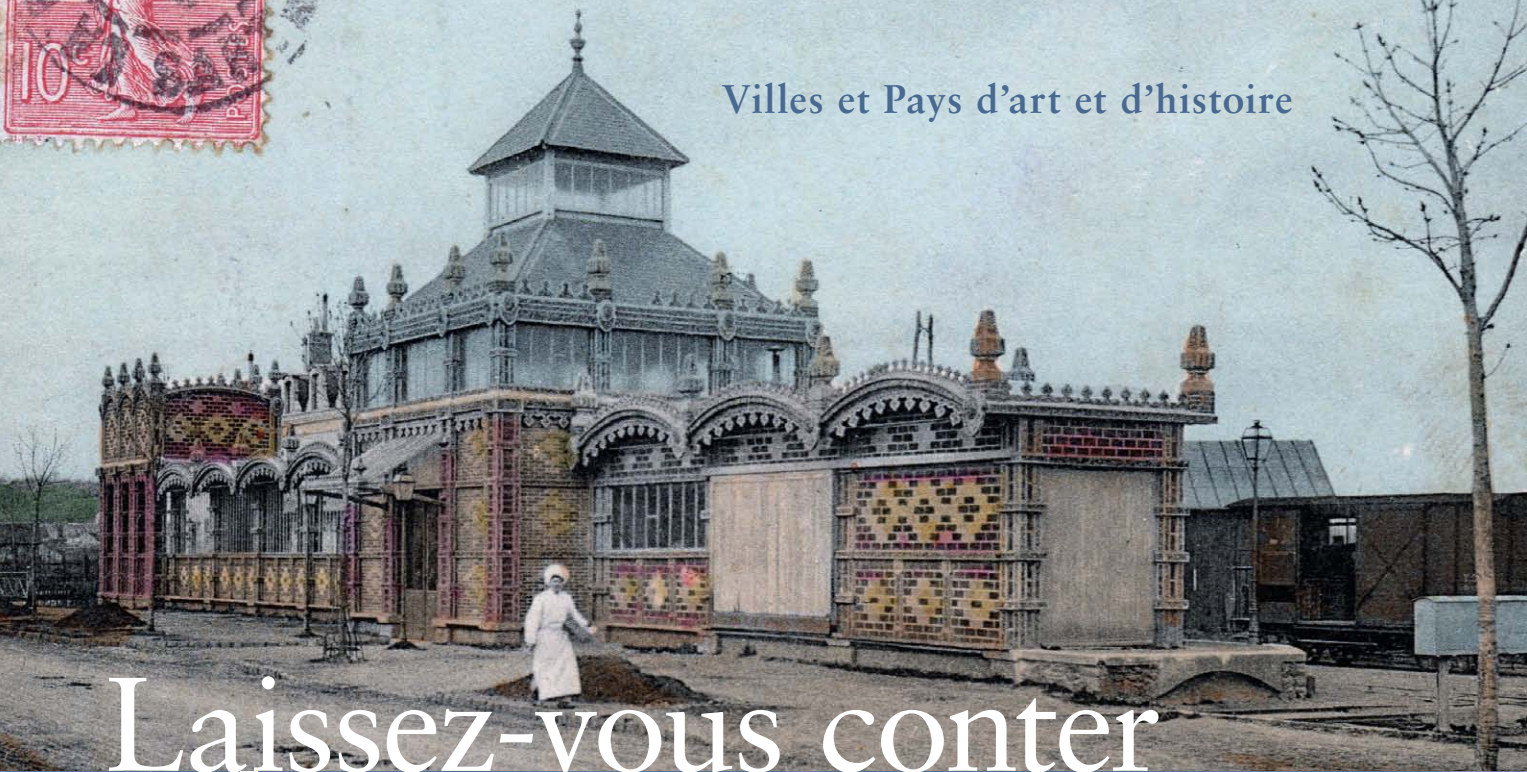




Villes et Pays d'art et d'histoire



Laissez-vous conter le train en Perche Sarthois

Infrastructures ferroviaires en Perche Sarthois d'hier à aujourd'hui



Le chemin de fer

Origines et développement

Il est difficile d'imaginer aujourd'hui le bouleversement économique et social produit par le développement du chemin de fer au XIX^e siècle, époque où l'homme ne disposait encore que de sa seule force de déplacement associée à celle de la traction animale. En quelques décennies, en Angleterre, l'invention de la machine à vapeur par James Watt en 1769 combinée aux premiers essais de création de chemin de fer, d'abord tiré par des chevaux, aboutissent à la mise au point de la locomotive à vapeur en 1804 pour les besoins d'une usine du Pays de Galles. Cette première concluante fait bientôt du chemin de fer un élément majeur de la Révolution Industrielle en Angleterre et dans toute l'Europe. En France, la première ligne de chemin de fer est mise en service pour le transport du charbon entre Saint-Etienne et Andrezieux en 1827. L'Etat encourage alors

le développement du train dans le but de favoriser l'essor économique et le désenclavement des territoires ruraux. Cependant, il faut attendre la Monarchie de Juillet et la loi du 11 juin 1842 pour que soit défini l'objectif d'un réseau ferroviaire en étoile depuis Paris et l'organisation du partenariat entre l'Etat, propriétaire des terrains et des infrastructures et les sociétés privées qui construisent les superstructures et exploitent le réseau. Les conditions sont ainsi réunies pour que le réseau ferroviaire se développe à l'échelle nationale. Dans ce contexte, la compagnie de l'Ouest introduit le chemin de fer en Sarthe en 1854 en ouvrant la ligne destinée à relier à terme Paris à Brest. Cette ligne est rapidement complétée en Sarthe par la ligne Le Mans-Alençon développée l'année suivante, puis en 1863 par la liaison entre Le Mans et Angers. Entre temps en



1858, la compagnie Paris-Orléans ouvre une voie transversale du Mans à Tours. Ainsi, la situation stratégique de la Sarthe aux portes de l'Ouest fait rapidement du Mans un nœud ferroviaire. Malgré la création de ces lignes principales, les trois chefs-lieux d'arrondissement – Mamers, La Flèche et Saint-Calais – restent à l'écart du chemin de fer. Aussi dès 1862, le conseil général de la Sarthe envisage de joindre au réseau national les sous-préfectures, puis de les relier entre elles par une ceinture départementale. Celle-ci est entreprise dès 1867. Cependant, c'est au lendemain de la guerre de 1870 et sur une initiative privée que naît la ligne Mamers-Saint-Calais grâce au soutien de la noblesse locale. Cette ligne à voie normale d'intérêt local est d'ailleurs connue localement sous le nom de « ligne des ducs » en référence notamment au Duc

Sosthène II de la Rochefoucauld. Propriétaire du domaine de Bonnetable, maire et conseiller général de la Sarthe, il en fut l'un des ardens défenseurs. Puis, pour faciliter les déplacements de l'ensemble des habitants des campagnes, un réseau de tramway est créé. Il s'agit en réalité de trois réseaux de tramways encadrés par les lois de 1865 et 1880 portant sur les chemins de fer d'intérêt local. Pour des raisons d'économie et d'adaptation au terrain, ces tramways circulent sur des voies étroites d'un mètre d'écartement, construites sur la chaussée ou en accotement de route d'où leur appellation. Développées entre 1882 et 1922, les lignes de tramway de la Sarthe parcourent au total 430 km. En dehors du premier réseau, le plus court, le mieux conçu et le plus rentable, les deux autres sont souvent le fruit d'une surenchère politique,

Suite page 2



Gare de La Ferté-Bernard

Gare de Connerré-Beillé reconstruite après la Seconde Guerre Mondiale

Irmp-photo A. Dolbeau. Le Mans

*voici où tu descendras à toy
arrivé à la Ferté la Gare n'est
pas très importante..... mais
il y a beaucoup de trains*

Suite de la page 1

chaque commune voulant être desservie par une gare. Ce développement immodéré s'avère rapidement un échec. Déficitaires, certaines lignes voient leur trafic interrompu tandis que d'autres restent inachevées. En dépit de leur caractère éphémère, les tramways de la Sarthe ont ouvert des horizons culturels et économiques aux habitants des campagnes comme ceux empruntant la ligne La Ferté-Bernard-Montmirail qui ont ainsi pu se déplacer facilement en dehors du département et relier la capitale en rejoignant la ligne de Paris à la Ferté-Bernard ou celle de Connerré - Courtalain à Montmirail. L'expédition des

produits agricoles et industriels s'est trouvée également facilitée à l'image des convois de pommes à cidre transitant vers les cidreries par le tramway ou des produits industriels comme ceux de la verrerie de la Pierre à Coudrecieux par le Mamers-Saint-Calais. Les tramways de la Sarthe accompagnent le dernier souffle du monde rural traditionnel dont il permet de prolonger parfois quelque peu les activités artisanales comme ce fut le cas de la céramique à Prévelles. Mais dès cette époque, l'exode rural est déjà une réalité et les débuts prometteurs de l'automobile annoncent déjà la suprématie de la route.

Histoire des lignes de trains et tramways en Perche Sarthois

Ligne Paris - La Ferté-Bernard* - Le Mans

(Etat/SNCF - intérêt général, voie normale)

C'est par la ligne en provenance de Paris et se dirigeant vers la Bretagne que le chemin de fer a pénétré dans le Perche Sarthois en 1854/1855. La Compagnie de l'Ouest a hésité à choisir entre Le Mans et Alençon pour faire passer sa ligne de Paris à Brest, mais c'est finalement Le Mans qui l'emporte grâce à l'influence de son maire, Ariste Jacques Trouvé-Chauvel. Passée sous l'autorité de la compagnie de l'Etat en 1908, puis de la SNCF en 1938, électrifiée en 1937, la ligne est la



Édit. Kassel, journaux, et bureau, tabacs, à Bonnétable

Bonnétable, gare des tramways, aujourd'hui incluse dans un lotissement



Viaduc à Savigné-l'Évêque

seule encore en fonctionnement de toutes celles qui ont sillonné le Perche Sarthois.

Elle y pénètre par La Ferté-Bernard, dessert Sceaux-Boëssé, Connerré-Beillé, où elle donnait autrefois correspondance avec le Mamers-Saint-Calais, Montfort-le-Gesnois (anciennement Pont de Gennes - Montfort) et le quitte à Saint-Mars-la-Brière pour se diriger vers Le Mans. Elle est rejointe peu après Connerré par la Ligne à Grande Vitesse, qui la coupera bientôt pour se prolonger de façon autonome vers la Bretagne.

Ligne Le Mans - Savigné-l'Évêque* - La Détourbe - La Ferté-Bernard

(Tramway de la Sarthe - voie métrique)

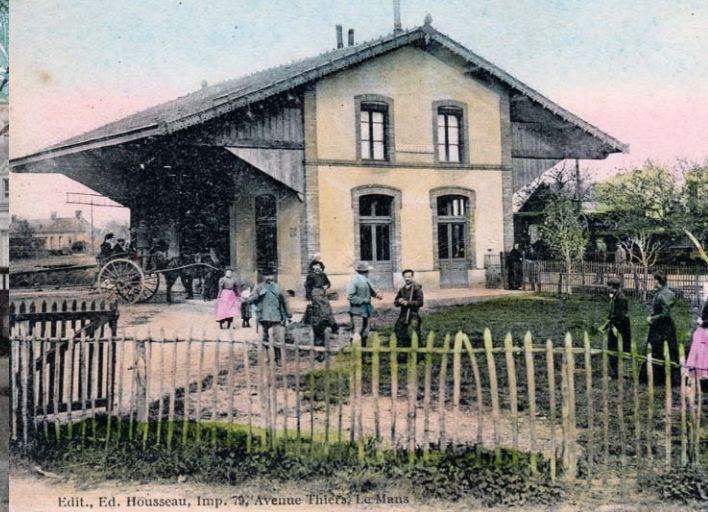
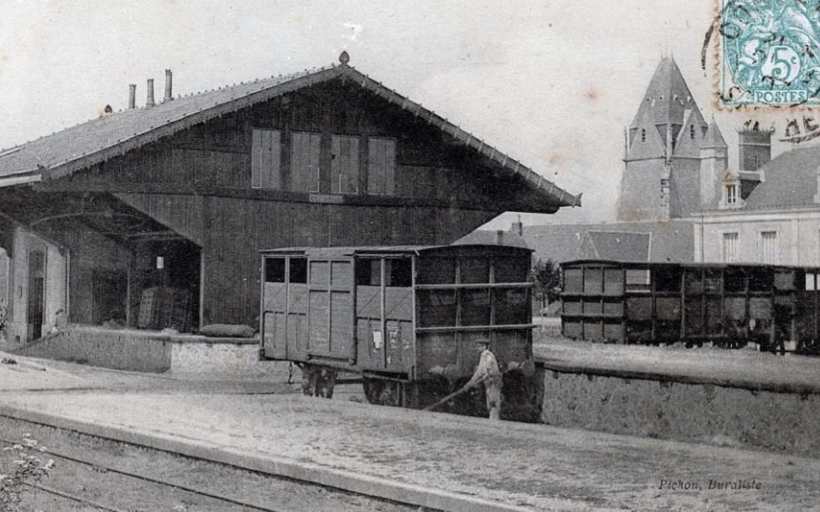
Cette ligne appartenait au deuxième réseau des Tramways à vapeur de la Sarthe, conçu et réalisé par l'ingénieur Harel de la Noë. Elle a été ouverte le 6 mai 1897 pour la section jusqu'à Bonnétable, et le 15 juin 1898 pour la section Bonnétable - La Détourbe - La Ferté-Bernard. L'ensemble de la ligne a été fermée le 1^{er} février 1947. Les Tramways à vapeur de la Sarthe étaient une compagnie de chemins de fer secondaires circulant en majeure partie en

accotement de route, d'où leur nom de tramways, et rayonnant à partir du Mans vers l'ensemble du département.

Pénétrant dans le Perche Sarthois à la station de Savigné-l'Évêque, la ligne desservait Sillé-le-Philippe, Torcé-en-Vallée, Beaufay, Briosne, Bonnétable où elle donnait correspondance avec le Mamers-Saint-Calais, Roupperroux-le-Coquet, pour atteindre la gare de bifurcation de La Détourbe où, laissant la direction de Mamers sur sa gauche, elle continuait sur sa droite vers La Ferté-Bernard, via Saint-Georges-du-Rosay, Dehault et son viaduc,

La Chapelle du Bois et Saint-Antoine-de-Rochefort. Elle pénétrait dans la ville de La Ferté-Bernard en suivant le boulevard (aujourd'hui avenue) de la République. A noter que c'est à proximité de Dehault que se produisit la plus importante catastrophe ferroviaire des Tramways de la Sarthe qui, le 20 janvier 1910, fit deux morts dans un déraillement consécutif à un affaissement du remblai. Il ne subsiste de cette ligne qu'un viaduc et un pont à Savigné-l'Évêque, les piles du viaduc de Dehault, ainsi que les gares¹ de Bonnétable, de Saint-Georges-du-Rosay, et de La Détourbe.

¹propriétés privées non visibles de la voie publique



**Halle des marchandises de la gare de Connerré,
située à l'emplacement actuel du Quai des Sports**

Gare de Coudrecieux

Ligne La Ferté-Bernard - Montmirail

(Tramway de la Sarthe - voie métrique)

Cette ligne des Tramways de la Sarthe appartenait au 3^e réseau, construite tardivement et terminée en pleine guerre ; elle est ouverte le 16 mars 1916.

Des prisonniers allemands furent d'ailleurs employés à sa construction, sur plusieurs chantiers. Le trafic resta toujours très modeste et elle fut fermée très tôt, dès le 1^{er} janvier 1933, après que le trafic ait déjà été suspendu du 1^{er} juillet 1921 au 1^{er} mai 1924. Elle desservait Cherré, Cormes, Courgenard, Théligny, Saint-

Ulphace, Gréez-sur-Roc et atteignait Montmirail-Melleray, puis Montmirail-Etat, en correspondance avec la ligne de Thorigné-sur-Dué à Courtalain. C'est la ligne des Tramways de la Sarthe en Perche Sarthois qui présente le plus de vestiges.

Ligne Mamers - Jauzé* - Saint-Calais (Mamers-Saint-Calais - intérêt local, voie normale)

Profitant de la loi Migneret de 1865, destinée à favoriser la desserte par chemin de fer des préfectures et sous-préfectures, la ligne à voie normale de Mamers à Saint-Calais, avec un premier tronçon de Connerré à

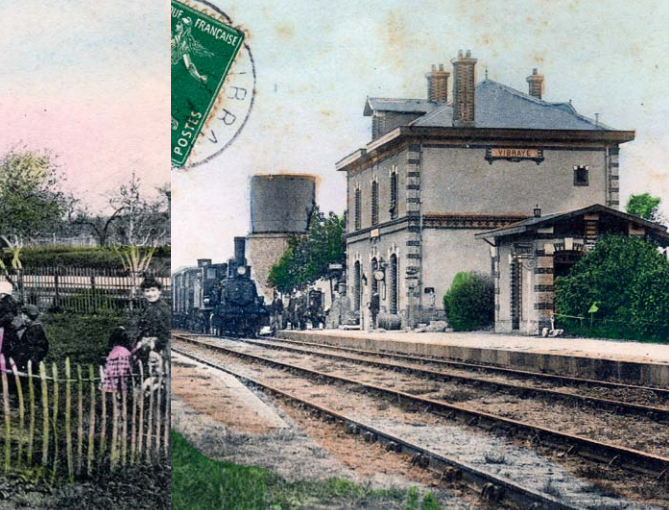
Mamers ouvert le 21 septembre 1872, puis de Connerré à Saint-Calais le 20 février 1873 fut la première ligne d'intérêt local sarthoise. Elle assurera son service jusqu'au 31 décembre 1977.

Située pour une grande partie dans le Perche Sarthois, où elle pénétrait au niveau de la halte de Jauzé, elle y desservait les gares de Bonnétable, Prévelles, Tuffé, Connerré-Beillé (où elle donnait correspondance avec la ligne Le Mans-Paris), Connerréville, Thorigné-sur-Dué (origine de la ligne vers Courtalain), Saint-Michel-de-Chavaignes, Bouloire, Coudrecieux,

Montaillé avant de rejoindre Saint-Calais.

Pratiquement toutes les gares ont été conservées bien qu'elles soient désormais privées sauf Tuffé, à l'exception de Connerré-ville à l'emplacement de laquelle s'élève la salle polyvalente et un monument au chemin de fer du Mamers-Saint-Calais, Thorigné-sur-Dué et Coudrecieux.

La section de Connerré-Beillé à Bonnétable a repris vie grâce à la Transvap qui l'exploite à des fins touristiques. Les premiers tours de roue d'un convoi Transvap ont eu lieu à Connerré le 3 juillet 1977, puis



Gare de Vibraye



Gare de Saint-Calais

de Connerré à Bonnétable le 11 juillet 1978 et le premier service touristique de Connerré au plan d'eau de Tuffé le 14 juillet 1979. Depuis, la Transvap fait revivre, saisons après saisons, l'histoire de la ligne de Mamers à Saint-Calais.

Ligne Thorigné-sur-Dué - Montmirail - Courtalain

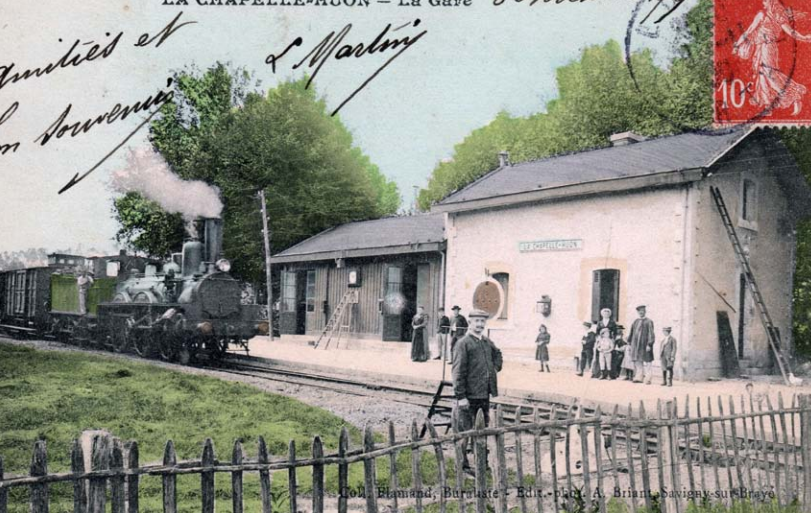
(Etat/SNCF - intérêt général, voie normale)

La ligne de Thorigné-sur-Dué à Courtalain à été ouverte en deux étapes : de Thorigné-sur-Dué à Montmirail-Melleray le 2 janvier 1898 et de Montmirail-Melleray à Courtalain le 12 juillet 1900.

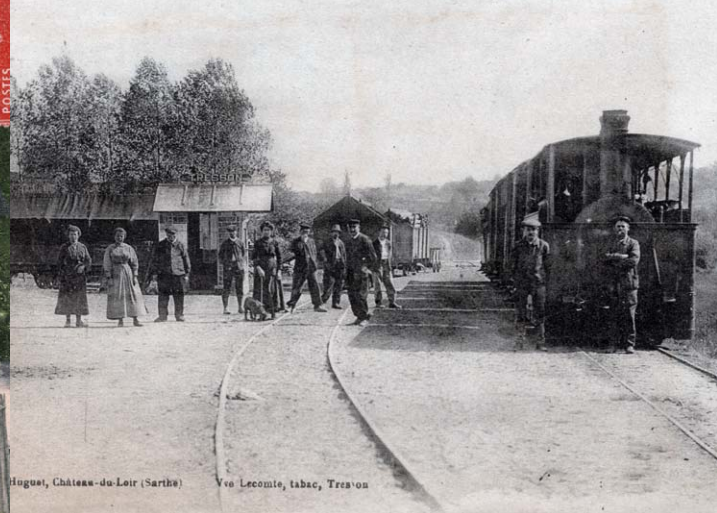
Ella a été exploitée par la compagnie des chemins de fer de l'Etat (puis la SNCF) sous forme d'une ligne Connerré-Courtalain, avec utilisation en tronç commun de la section Connerré-Thorigné-sur-Dué du Mamers - Saint-Calais. À partir de 1955, l'exploitation se poursuit par la régie départementale du Mamers-Saint-Calais pour le trafic marchandises et jusqu'à Montmirail seulement, ce transport concerne alors surtout les produits agricoles. Cette ligne a été fermée définitivement le 31 décembre 1977. Elle desservait les gares de

Dollon, Le Luart, Lavaré, Bouër Saint-Maixent, Vibraye et Montmirail, dernière gare dans le Perche Sarthois. La branche ouest (en direction du Mans) de la LGV Atlantique a été en partie établie sur son ancien tracé, faisant ainsi disparaître les vestiges de cette ligne. Toutefois, les gares sont encore toutes existantes, et certaines remarquablement restaurées. C'est le cas de celles de Dollon, et surtout de Vibraye, qui abrite notamment l'Office du Tourisme. En effet, la commune de Vibraye a réhabilité avec la gare tout l'environnement ferroviaire

comprenant, sur la place de la gare, un mât de signalisation, un locotracteur préservé en monument et la halle aux marchandises devenue un lieu culturel, le « Quai des Arts ». A signaler, le très beau pont de pierre dit « de Jouan » d'une dizaine de mètres de haut resté intact entre Dollon et Lavaré où il enjambe le ruisseau La Longuève.



Gare de La Chapelle-Huon



Tresson avant l'édification de la gare définitive

Ligne Saint-Calais - Bessé-sur-Braye

(Etat/SNCF - intérêt général, voie normale)

Cette courte ligne, déclarée d'utilité publique le 11 avril 1874, est d'abord concédée à la compagnie du Paris-Orléans comme ligne d'intérêt local, mais elle n'est ouverte que le 31 mars 1879. Quatre ans plus tard, elle est considérée d'intérêt général et gérée par l'Etat à partir du 20 novembre 1883. Elle a fonctionné pour le service voyageurs jusqu'au 15 mai 1938 et pour les marchandises jusqu'en 1942. À noter que le service voyageurs a été rétabli provisoirement à partir du

5 mai 1942 pendant quelques semaines jusqu'à l'abandon de la ligne. Entre Saint-Calais et Bessé-sur-Braye, il n'existait que deux gares : Saint-Gervais-de-Vic et La Chapelle-Huon, toutes deux encore visibles dans un bon état de conservation aujourd'hui. Il reste également les maisonnettes des passages à niveau, et un très beau vestige entre Saint-Calais et Saint-Gervais-de-Vic : les piles d'un pont dont seul le tablier a été démonté.

Ligne Le Mans - Le Grand-Lucé - Tresson* - Saint-Calais

(Tramway de la Sarthe - voie métrique)

La ligne Le Mans - Le Grand-Lucé - La Chartre - Saint-Calais pénètre en deux endroits sur le territoire du Perche Sarthois : brièvement avec les gares de Volnay et Saint-Mars-de-Locquenay, puis de nouveau à partir de Tresson jusqu'au terminus de Saint-Calais. Première ligne du 1^{er} réseau, la ligne Le Mans - Le Grand-Lucé a été ouverte le 25 mai 1882, mais ce n'est que le 10 décembre 1910 qu'une déviation en a fait bénéficier le Perche Sarthois en desservant Volnay et Saint-

Mars-de-Locquenay. La section Le Grand-Lucé - Saint-Calais quant à elle n'a été ouverte que le 6 septembre 1913 (au titre du 3^e réseau). L'ensemble a été fermé le 1^{er} mars 1947. Outre les gares précitées, les tramways desservaient Sainte-Osmane, Evallé et Sainte-Cérotte. Sur le tracé de la ligne encore visible, quelques vestiges subsistent en arrivant à Saint-Calais, il s'agit des murs de soutènement et des piles du pont métallique qui enjambait la ligne de Saint-Calais à Bessé-sur-Braye.



Animation touristique au «Petit Train de Semur»



Utilisation du train Decauville lors des travaux de dérivation de la Bray, préalables à la construction de la de la ligne Pont-de-Braye - Blois

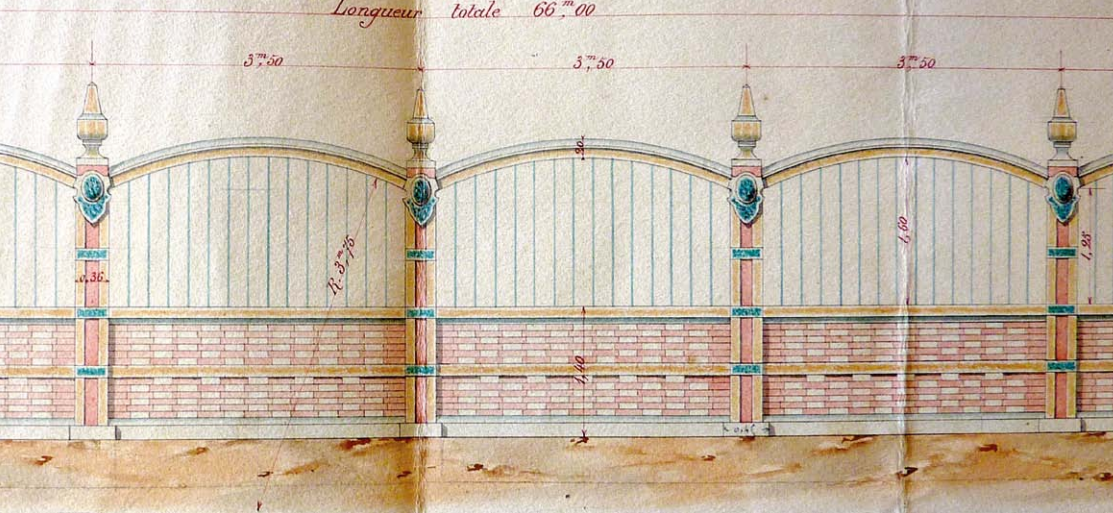
Le chemin de fer Decauville ce train qui fit le tour du monde

C'est en 1875 que le jeune Paul Decauville invente le «chemin de fer» portatif dans la ferme paternelle à Petit-Bourg en Seine-et-Oise (aujourd'hui sur la commune d'Evry). C'est un petit chemin de fer à voie étroite de 40, puis 50 et 60 cm de large, qui peut se déplacer à volonté. Ainsi, tous les chantiers entre 1880 et presque jusqu'à nos jours ont utilisé ce moyen de manutention. L'usine Decauville de Corbeil a vendu dans le monde entier des milliers de kilomètres de voies et leur matériel roulant. L'usage le plus répandu fut sans doute celui de l'industrie qui s'en est beaucoup servi dans les carrières, scieries, usines et mines,

presque jusqu'à nos jours. Pendant la Première Guerre Mondiale, l'armée l'a énormément utilisé pour approvisionner les champs de bataille. Près de chez nous, il a permis le percement du tunnel du Mans et la réalisation des lignes de tramway et des lignes de chemin de fer comme celle de Pont-de-Braye à Blois en 1912. Récemment encore, en 2001, le percement d'un tunnel pour les égouts l'a utilisé au Mans pour traverser la «deux fois quatre voies» du boulevard Lefauchaux en zone Sud. Si ce n'est pas leur usage le plus répandu, les trains Decauville ont aussi servi pour le transport de

voyageurs notamment pour le réseau départemental du Calvados ainsi que sur le réseau de Pithiviers à Toury dans le Loiret où il subsiste comme train touristique. Aujourd'hui, ces petits chemins de fer ont pratiquement disparu. Pour perpétuer leur souvenir et les faire revivre, l'association «**La Compagnie du Chemin de Fer de Semur-en-Vallon**». Née en 1968 à Semur-en-Vallon, elle s'attache à faire revivre la mémoire de ces «Trains Decauville». Le «Petit train de Semur» a pu sauver une quantité assez importante de voies et de matériel roulant dans toute la France. Dans notre région ont été sauvés

notamment les matériels de la fonderie Lego à Boëssé-le-Sec, de la briqueterie de Soulltré, des carrières de Thiron-Gardais et de La Flèche. Les sept hectares appartenant à l'association de Semur-en-Vallon lui ont permis de recréer un vrai réseau de chemin de fer de type Decauville avec des rails, des aiguillages, une gare et ses installations ainsi qu'un dépôt et même des voies de remise et de garage. Un Muséotrain est développé dès 1990. Aujourd'hui, un nouveau Musée de 800 m² dédié à la mémoire de Decauville est en cours d'aménagement. Il est exclusivement accessible en «train Decauville».



Infrastructures du tramway à La Ferté-Bernard : « Grille de l'hospice, élévation sur le boulevard » (avenue de la République). (Archives départementales de la Sarthe 5 S 631)

Viaduc de Dehault

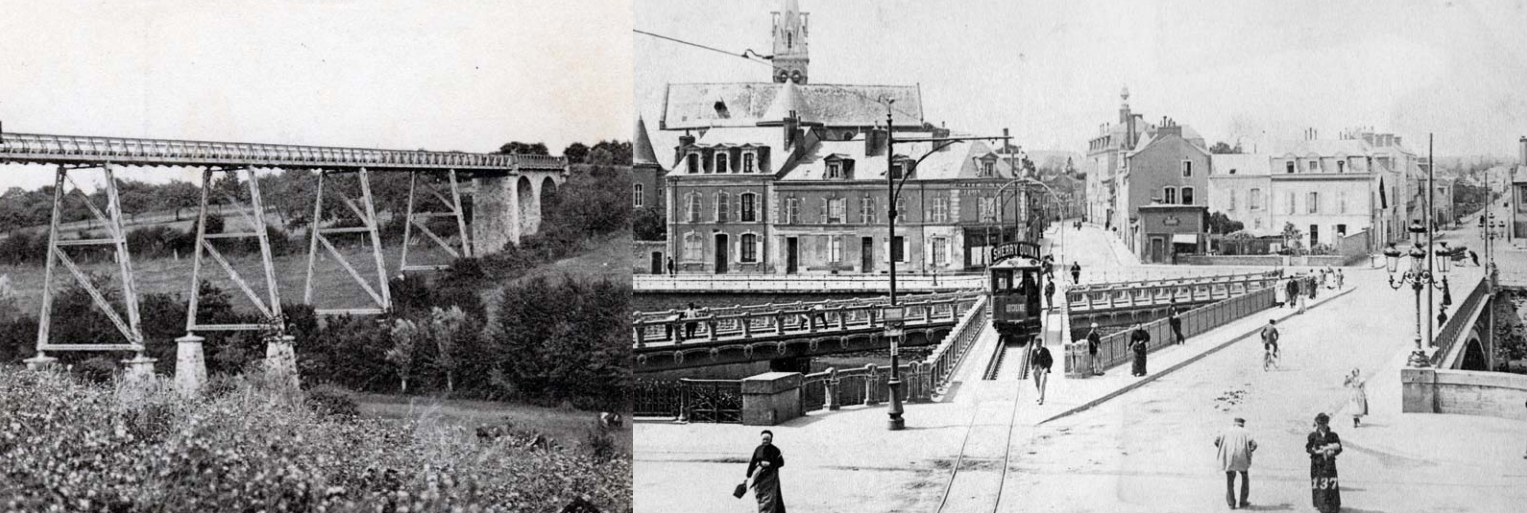
Louis Harel de la Noë (1852-1931) un ingénieur au service du train en Sarthe



Né à Saint-Brieuc en 1852, Louis Harel de la Noë étudie à partir de 1870 à l'École Polytechnique avant de devenir ingénieur des Ponts et Chaussées. Sa carrière au service de l'État l'amène à réaliser de nombreux projets de voies maritimes, fluviales, routières et ferroviaires de l'Aveyron au Finistère. Surtout en poste dans l'ouest, il s'illustre principalement dans la Sarthe, où il est en poste à deux reprises, et dans les Côtes-du-Nord (actuellement Côtes-d'Armor), où il termine sa carrière de 1901 à 1918. Dans les Côtes du Nord, il contribue au développement touristique par la construction de

1901 à 1906 d'un réseau ferroviaire de 209 km et par la création de la route de granit rose destinée à être complétée d'une voie ferrée qui ne verra finalement pas le jour. Après un premier séjour de presque sept ans en Sarthe à partir de 1884, il y revient de 1893 à 1901. Lors de son premier passage en Sarthe, Harel de la Noë achève la ligne de tramway Le Mans - La Chartre, construit celle du Mans à Saint-Denis-d'Orques, puis travaille à la ligne à voie normale d'Angers à La Flèche par Durtal. Avant de quitter le département, il prépare le projet de la nouvelle Gare Centrale des Tramways au Mans, qu'il réalisera lui-même dix

ans plus tard. De retour en Sarthe, cette fois comme ingénieur en chef, il améliore la navigation sur la Sarthe et le Loir, construit la ligne à voie normale Thorigné-sur-Dué - Courtalain, élabore le tracé des lignes de tramway du Mans à Mayet, du Mans à Saint-Cosme-de-Vair et de Mamers à La Ferté-Bernard. Dans ces différents projets, il construit de nombreux ouvrages d'art parmi lesquels au Mans, les ponts Louis Blanc et Denfert-Rochereau toujours visibles, le pont métallique de Saint-Georges aujourd'hui détruit ainsi que les ponts identiques d'Allonnes et de Fillé dont seul ce dernier subsiste. En outre, il réalise les viaducs de



Le célèbre Pont en «X» du Mans

La Tuilerie à Loué et de Dehault, tous deux détruits, et surtout la Gare Centrale des Tramways au Mans et le Pont en X du Mans. Ce dernier ouvrage est sans doute son œuvre la plus marquante, non d'un point de vue technique mais par l'originalité de sa forme, elle lui vaut d'ailleurs une notoriété nationale. Construit en 1897-1898, le pont en X est détruit à la Libération en 1944, dix ans avant la destruction de la gare centrale des tramways. Dans tous ces projets, Louis Harel de la Noë démontre ses grandes compétences techniques, innovant sans cesse pour la construction d'ouvrages audacieux grâce aux progrès de la métallurgie

combinée à l'usage de nouveaux matériaux comme le ciment armé. Ainsi, ingénieur accompli, Louis Harel de la Noë obtient plusieurs reconnaissances de son vivant sans toutefois accéder au grade suprême de la hiérarchie des Ponts-et-Chaussées. Soucieux de réaliser des ouvrages solides et à moindre coût, Harel de la Noë n'entend pas sacrifier l'esthétique à la technique et à l'économie. Il invente un style conjuguant légèreté et simplicité à la mise en œuvre de matériaux standardisés. La gare de La Ferté-Bernard et sa dentelle de briques polychromes si caractéristique illustre cette recherche esthétique.

Harel de la Noë se fait donc également connaître comme architecte bien qu'il n'ait pas cette qualification. Mais son statut et l'originalité de certaines de ses constructions expliquent la controverse que son œuvre architecturale inspire en son temps, adulée par les uns qui la jugent élégante et originale et méprisée par les autres qui la qualifient selon les projets d'académique ou au contraire de «rococo», voire d'architecture «nougat». Conscient de la révolution des transports à l'œuvre, Louis Harel de la Noë disait construire pour cinquante ans. L'histoire lui a donné raison,

l'automobile allait bientôt imposer sa suprématie. Ainsi beaucoup de ses ouvrages furent détruits après le démantèlement du tramway, la notion de patrimoine n'étant pas encore de mise pour ces constructions récentes et utilitaires. Toutefois, certaines réalisations subsistent, en Sarthe notamment et plus encore dans son département d'origine, les Côtes-d'Armor.



La Ferté-Bernard, gare des tramways avec la remise des locomotives à gauche de l'image

(Cliché de Joseph Güttet en 1898 - Coll. Pierre-Yves Bourneuf)

Entrée du village de Cherré

Parcours-découverte

Laissez-vous guider au fil de la ligne de

① Km 0 - La Ferté-Bernard

N 48.18771 E 0.65046 / 48° 11'15.756" 0° 39'1.6554"

Avenue de la République s'élevait l'étonnante gare de tramway à la place occupée de nos jours par la piscine découverte. Ce bâtiment de briques blanches et rouges aux dessins géométriques répétitifs au style très décoratif est l'œuvre de l'ingénieur Louis Auguste Harel de La Noë. Inaugurée le 4 septembre 1898, elle permettait de rejoindre la ligne des chemins de fer de l'ouest dont la gare était à l'époque de dimensions plus modestes, puis, à partir de 1916, d'atteindre Montmirail. Détruite en 1949, il ne subsiste plus que les deux garde-corps du petit pont situé après la piscine.

- Se diriger vers Cherré par le centre historique de la ville, l'église Notre-Dame-des-Marais, les Halles face à l'Office de tourisme.
Au rond-point de la nouvelle médiathèque, tourner à gauche, traverser la D323 et prendre la direction Cherré.

② Km 1,9 - La gare de Cherré

N 48.17558 E 0.65540 / 48° 10'32.0874" 0° 39'19.4394"

Au n°17 de la rue Alice de Monaco, on repère aisément, dans une propriété privée, la partie supérieure de cette gare de la ligne. Comme l'ensemble des ouvrages des Tramways de la Sarthe, elle est l'œuvre d'Harel de La Noë. L'ouvrage est devenu un garage mais reste dans un bon état de conservation. Les gares étaient toutes identiques, construites en briques dont les deux couleurs dessinaient un losange bien reconnaissable. Le toit était couvert de tuiles et le bâtiment était constitué d'une salle d'attente et de la pièce réservée à la receveuse qui ne venait qu'à l'heure des trains, deux fois par jour, pour vendre les billets.

- Traverser Cherré en direction de Cormes par la D274.

③ Km 4 à 6 - L'emplacement de la ligne entre Cherré et Cormes.

Dès la sortie de Cherré et jusqu'à l'entrée de Cormes, au bord de la route à droite, on distingue un aménagement dans les champs



Décor polychrome en briques caractéristique
des constructions d'Harel de la Noë



Gare de Théligny

tramway de La Ferté-Bernard à Montmirail

cultivés qui accueillait la voie unique d'un mètre d'écartement (1,435 m pour une voie normale). Le tracé routier de la ligne permettait de réduire les coûts de construction et lui a ainsi donné son nom de tramway.

→ A l'église de Cormes, devant le monument aux morts, prendre la direction Courgenard Montmirail.

④ Km 8,2

→ Juste après le pont qui surplombe l'autoroute A11, au lieu-dit La petite Maçonnière, les rambardes signalent le pont sous lequel passait la ligne, à droite de la route.

⑤ Km 9,2 - La gare de Courgenard

N 48.15758 E 0.73266 / 48° 9'27.288" 0° 43' 57.576"

Au lieu-dit les Patureaux, à 300 m du panneau d'entrée de Courgenard, à gauche, on voit la gare également transformée en garage dans une propriété privée. La ligne traversait la route et

l'orientation du bâtiment indique sa direction vers les collines du Perche.

→ Traverser Courgenard vers Saint-Ulphace par la D7.

Au croisement dit de La Victoire, prendre la direction de Théligny par la D225.

⑥ Km 16,5 - La gare de Théligny

N 48.16909 E 0.76440 / 48° 10'8.7234" 0°45'51.8394"

A l'approche du village, à droite de la route, une grange au toit d'ardoises a été construite autour de la gare, mais reste cependant parfaitement reconnaissable. Elle a conservé la plaque sur laquelle était inscrit le nom du village desservi.

→ A Théligny, prendre immédiatement à droite vers Saint-Ulphace par la D94. Traverser Saint-Ulphace, après l'église, direction Courgenard par la D7.



Gare de Saint-Ulphace

Pont de Cordin à Saint-Ulphace (Photographie Alain Gossart)

⑦ Km 20 - La gare de Saint-Ulphace et les ponts de Cordin

N 48.15269 E 0.80943 / 48° 9'9.6834" 0°48'33.9474"

Peu après la sortie du village, sur la gauche de la route, près du chemin privé menant au gîte rural du moulin de Cordin, on aperçoit, près des arbres, le bâtiment de la gare de Saint-Ulphace. C'est l'un des rares qui subsistent dans cet état de conservation. La ligne venant de Théligny franchissait la route sur un remblai imposant terrassé par des prisonniers allemands au cours de la Première Guerre Mondiale, de 1914 à 1916. Pour permettre le passage des charrettes et de la rivière La Brayre, l'ingénieur Harel de La Noë fait édifier les deux ponts de Cordin aux dimensions étonnantes qui, bien que centenaires, présentent un parfait état de conservation. Quand la végétation n'est pas trop dense, on peut embrasser, d'un seul coup d'œil, un ensemble unique d'ouvrages caractéristique du 3^e réseau. De l'autre côté du remblai, s'offrent au regard les prairies qui mènent au château de Gémasse. La ligne de tramway traversait le domaine,

à la lisière du bois et passait derrière la chapelle pour filer vers Gréez-sur-Roc.

→ Prendre direction Gréez-sur-Roc par la D14, traverser le village dont la gare a disparu et prendre direction Montmirail.

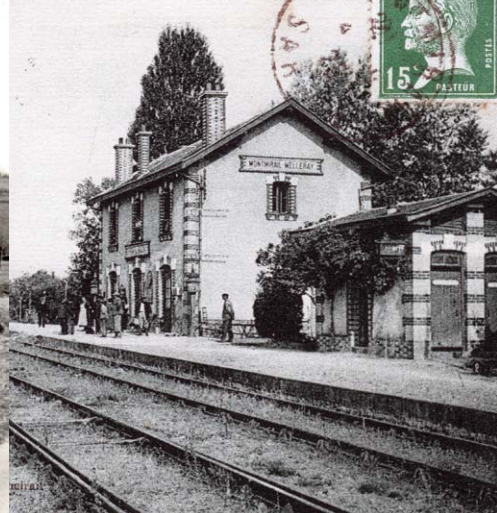
⑧ Km 23 à 25 - L'emplacement de la ligne entre Gréez-sur-Roc et Montmirail

A la sortie de Gréez-sur-Roc, après le pont, la route s'élève. La voie ferrée la longeait, à gauche, avec son tracé bordé d'arbres. Il fallait adoucir le relief accidenté et cette contrainte explique les remblais dans les creux et les tranchées au sommet des côtes. Le convoi peinait pour monter les rampes et il n'était pas rare de devoir s'arrêter pour déposer du sable sur la voie et permettre ainsi à la machine de « franchir le col ».

→ Prendre la D14 en direction de Montmirail.



Gare du terminus Montmirail-État avec le château d'eau pour alimenter la machine à vapeur



Gare de Montmirail-Melleray

⑨ Km 27 - Parcours pédestre vers le pont de Melleray

N 48.10085 E 0.79043 / 48° 6' 3.06" 0° 47' 25.5474"

Entre la gendarmerie et la maison de retraite, une aire de stationnement autorise un peu de marche à pied. Le chemin qui part de la caserne des pompiers (centre de secours de Montmirail) descend, à gauche, vers le village de Melleray et conduit à un pont de belles dimensions de construction identique à ceux de Saint-Ulphace. La vingtaine de prisonniers allemands qui a accompli les travaux étaient logés dans les halles de Montmirail (actuelle salle des fêtes).

→ Reprendre la route de Châteaudun pour parvenir à Melleray et poursuivre en direction de Vibraye.

⑩ Km 30 - La gare de Montmirail Etat : le terminus

N 48.09397 E 0.78316 / 48° 5' 38.2914" 0° 46' 59.3754"

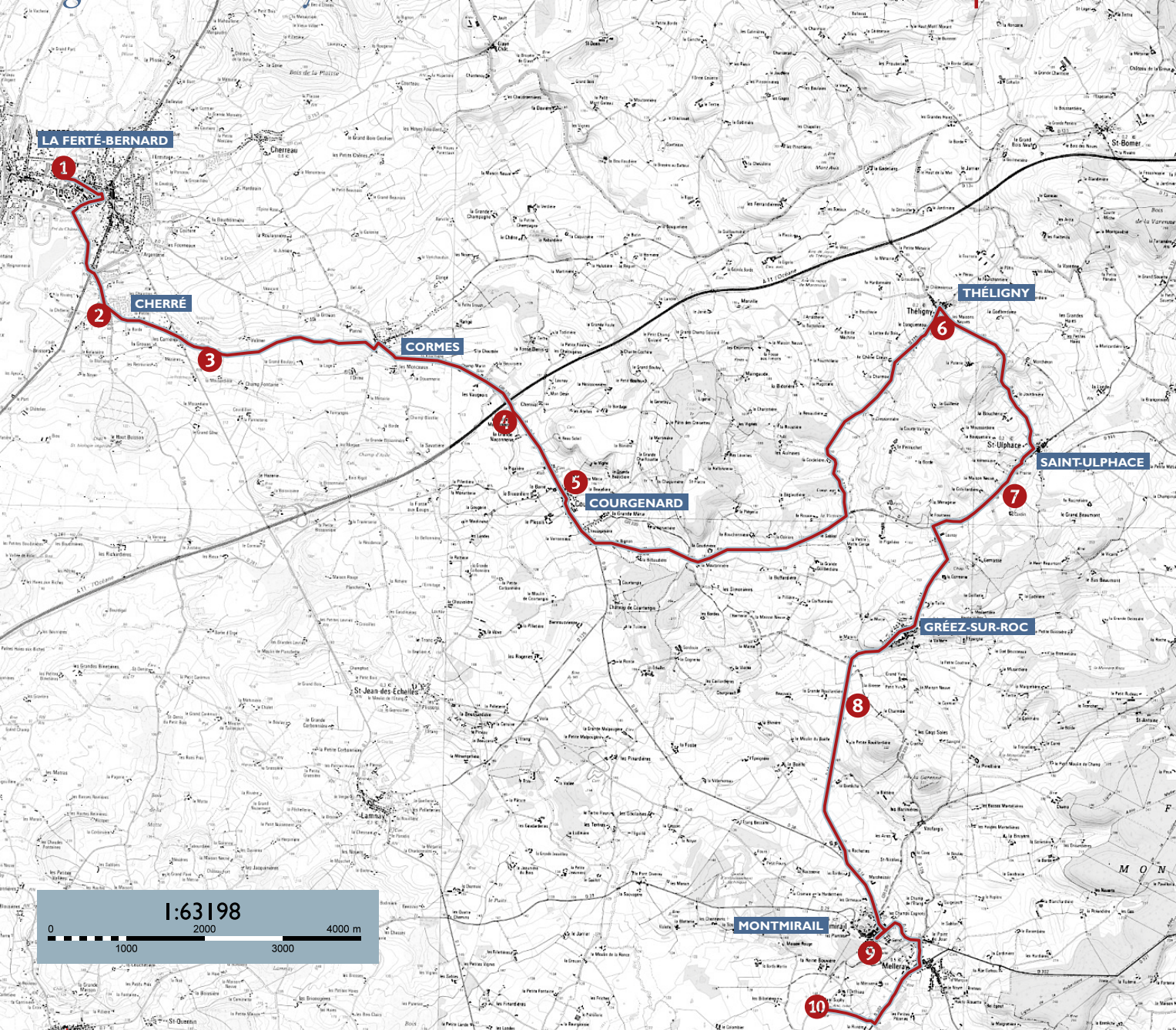
Sur la route de Vibraye, à la sortie de Melleray, le panneau Route de la Gare conduit au terme de la ligne du tramway. Le terminus comportait un château d'eau pour alimenter la machine. Celui de

Montmirail est l'unique exemplaire conservé du genre. Sur la droite toujours, un peu plus loin, un massif de ronces laisse deviner un tas de briques. Au début des années 2000, un automobiliste pressé a perdu le contrôle de son véhicule et détruit la gare de Montmirail-État. Elle tenait son nom de sa correspondance avec la gare visible de l'autre côté de la route dite de Montmirail-Melleray sur la ligne de Courtalain à Thorigné-sur-Dués. Ainsi le « tramvoie » comme l'appelaient les habitants permettait de joindre le réseau national de Paris vers le sud-ouest à Courtalain et de Paris vers l'ouest par Thorigné-sur-Dués et Connerré.

Inaugurée en mars 1916, la ligne de tramway, vaincue par la concurrence de la route, cessera toute activité en 1933 et sera défermée en 1950.

Coordonnées GPS décimales / Coordonnées GPS sexagésimales

Ligne de tramway de La Ferté-Bernard à Montmirail **Fil de parcours**



Laissez-vous conter **Le Pays du Perche sarthois**,
Pays d'art et d'histoire...

Pour enrichir votre découverte, le Pays d'art et d'histoire du Perche Sarthois et ses guides conférenciers, en partenariat avec les offices de tourisme, vous proposent des animations parmi lesquelles des balades et visites générales et thématiques des communes du Pays, du printemps à l'automne pour le public individuel et toute l'année pour les groupes.

Le Pays d'art et d'histoire, c'est également un service éducatif A destination des scolaires, de la maternelle à la terminale. Le service éducatif propose des parcours, des ateliers, des journées et des classes du patrimoine pour une approche sensible et active du patrimoine, de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage.

Le Pays du Perche Sarthois appartient au **réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire**

Le ministère de la Culture et de la Communication, direction de l'architecture et du patrimoine, attribue l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités territoriales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des animateurs de l'architecture et du patrimoine et la qualité des animations proposées. Aujourd'hui un réseau de 179 villes et pays vous offre son savoir-faire sur toute la France. Sur les 88 communes que comprend le territoire du Perche Sarthois, seulement 62 bénéficient du label VPah. Les communautés de communes du Pays Bilurien et du Pays des Brières et du Gesnois, ainsi que la commune de Beaufay, ne sont pas intégrées au Pays d'art et d'histoire; nous travaillons à ce qu'elles le soient prochainement.



A proximité

Le Mans, Le Pays Vallée du Loir, Vendôme, Laval, Le Pays Coëvrons-Mayenne, Angers, Tours, Nantes, Guérande, Fontenay-le-Comte, Saumur, Le Pays du Vignoble Nantais, bénéficient de l'appellation Villes et pays d'art et d'histoire.

Pour tout renseignement

Pays d'art et d'histoire du Perche Sarthois

24 Avenue de Verdun, BP 90 100,

72404 La Ferté Bernard cedex

02 43 60 72 77

perche-sarthois@orange.fr

www.perche-sarthois.fr



Laissez-vous conter le train en Perche Sarthois

Ce document a été réalisé par le Pays du Perche Sarthois dans le cadre de la présentation, à La Ferté-Bernard, au cours de l'été 2014 de l'exposition « L'aventure du rail en Sarthe, des origines à la régionalisation », produite en 2013 par les Archives départementales de la Sarthe et les Archives historiques de la SNCF.

Cette brochure présente, dans une première partie, les lignes ferroviaires historiques parcourant le Perche Sarthois. La seconde partie du document vous propose un itinéraire de 30 km entre La Ferté-Bernard et Montmirail au fil duquel vous pourrez découvrir les vestiges de la ligne de tramways de La Ferté-Bernard à Montmirail.

Si nous nous sommes efforcés d'indiquer les vestiges visibles de la voie publique, ceux-ci sont pour l'essentiel privés. Merci de respecter la tranquillité des propriétaires en restant sur la voie publique. L'itinéraire proposé emprunte des routes communales et départementales à la visibilité souvent limitée, soyez prudents lors de vos déplacements et stationnements.

Réalisation de ce document,

Rédaction

Alain Gossart Fondation Jean Jousse

Sylvie Lemercier Pays du Perche Sarthois

Daniel Mumburu Club des modélistes ferroviaires du Maine

Christian Pottier Petit train de Semur-en-Vallon

Cartographie / Relecture

Martine de Anta Présidente de l'Office de Tourisme du Val de Braye

Raymond Cadiou Guide conférencier du Pah du Perche Sarthois

Jean-Pierre Maupay Amis de l'abbaye de Tuffé

Pour aller plus loin dans la découverte de l'histoire du train en Perche Sarthois

Les sites ferroviaires partenaires de l'exposition « L'aventure du rail en Sarthe, des origines à la régionalisation »



Beillé

La Transvap

Ouvert tous les mercredis, dimanches et jours fériés en juillet et août, et toute l'année sur demande pour les groupes
Renseignements et tarifs **02 43 89 00 37** et www.transvap.fr

Semur-en-Vallon

Le Muséotrain

Ouvert du 1^{er} juin au 28 septembre, tous les dimanches et jours fériés et tous les jours du 7 juillet au 31 août de 14h30 à 18h30
Renseignements et tarifs **02 43 93 67 86**
www.lepetittraindesemur.com et page facebook

Vibraye

L'ancienne gare de la ligne Thorigné-Cortalain

Elle abrite notamment l'office de tourisme et une présentation permanente de l'histoire de la ligne.

Entrée libre toute l'année du mardi au samedi de 14h30 à 18h et en juillet / août, du mardi au vendredi de 14h30 à 18h30 et le samedi de 10h à 12h30 et de 14h30 à 18h30

Renseignements **02 43 60 76 89** et www.tourisme-valdebraye.fr



Download the English version →



Nous tenons à remercier toutes les personnes impliquées de près ou de loin à la réalisation de ce document.

Mise en page : CemjikaPao - Le Mans / Impression : Impri'Ouest. Photographies : Collection Perche Sarthois (sauf indication contraire). Cartes postales : sauf mention contraire, collection Daniel Mumburu
Édition et Dépôt Légal juin 2014.